Kap. DINKO FRANETOVIĆ
Stari Grad

# O pomorstvu Staroga Grada i otoka Hvara do prvog svjetskog rata

Odlomci iz neobjavljene radnje

Današnji Stari Grad duguje svoju ekonomsku i kulturnu baštinu, svome pomorstvu, kojem su se njegovi prastari stanovnici bili posvetili već od samog osnutka grada. Znatnim prihodima iz pomorske trgovine pomorci su sebi izgrađivali velike i udobne kuće, razne ustanove, crkve, osnivali bratovštine i kulturno-prosvjetna društva. Istim prihodom su školovali svoju djecu tako, što je i poznato, da je Stari Grad dao znatan broj inteligencije i znamenitih ljudi, koji su se istakli u nauci i narodnom preporodu, a to je očiti dokaz širokogrudnosti pomoraca. Starigradsko polje davalo je veliki prihod od vina, koje se izvozilo. Skupa sa drugim domaćim proizvodima, a uvozili ostali predmeti, što je bilo potrebno za život. To se sve obavljalo uglavnom domaćim brodovima. Porastom broja brodova pomorstvo i pomorski duh se je u mjestu stalno širio tako, da se već u srednjem vijeku spominju škverovi i znatan broj brodograditeljskih zanatlija. Već tada u Starome Gradu je postojala Bratovština sv. Nikole čiji su članovi bili samo pomorci i ribari.

Juraj Carić, profesor nautike, u svom romanu Obitelj kapetana Opovića, prikazuje život starigradske pomorske obitelji. U uvodu on piše: »Na sjevernoj strani otoka Hvara, na dnu duga i krasna zaliva, koji se rastvara put zapada, diže se pitomi i obrtni grad Stari-grad, drevan i znamenit, kao što je drevno i znamenito tlo iz kojega je nikao, jer se na istom tlu dizao nekoć jedan ilirski grad, opkoljen kiklopskim zidovima . . .«

Kao domorodac osjetio sam se pobuđenim da sakupim, obradim i objavim što više povijesnih podataka o pomorstvu rodnog grada i otoka Hvara. Ovim želim da u kratko iznesem najvažnije momente i podatke o povijesnom razvoju pomorstva na ovom dijelu naše obale, koje sam kroz više od 15 godina mog rada uspio sakupiti i obraditi.

Stanovnici grada Parosa na istoimenom otoku u grčkom arhipelagu, ploveći Jadranom iskrcali su se u današnjem starigradskom zalivu te upoznali prednosti i koristi položaja, na kojem su kasnije sagradili grad. Oni su to učinili uz pomoć Dionizija Starijeg iz Sirakuze, 385-84. pr. n. e. a grad su, po svom matičnom gradu, nazvali PAROS, kasnije PHAROS. Učvrstili su ga protiv neprijatelja kiklopskim zidovima, koji su još mjestimično dobro sačuvani. Prednosti za gradnju grada, na položaju današnjeg Staroga Grada, bilo je više. Dugi zaliv, a u dnu istoga velika luka zaklonjena od svih vjetrova i valova: luka je onda bila za 400 m dulja od današnje. U dnu luke utjecala je rječica, koja je davala gradu dovoljno vode. Polje koje se prostire između Staroga Grada i Jelse, bilo je veoma pogodno za sve vrsti poljoprivrednih usjeva. Okolica je bila bogata borovom šumom, česvinom, murvom i ostalim drvljem pogodnim za gradnju brodova. A bilo je i dovoljno paše za blago. More je obilovalo ribom za prehranu stanovništva. Područje je imalo blagu klimu, kao i danas. Parosani su došli u novi Paros svojim brodovima i obiteljima kao izgrađeni pomorci, od kojih su zatečeni starosjedioci otoka naslijeđivali pomorske naklonosti.

Postojanje grada Pharosa, na današnjem položaju Staroga grada, naučno je dokazao naš historičar i arheolog Starograđanin profesor Šime Ljubić, u svojoj knjizi »Faria Città Vecchia e non Lesina Pietro Hektorović cittavecchiano e non Lesignano«, Zagreb 1873. U zvoniku crkve sv. Stjepana u Starome Gradu ugrađen je kamen na kojem se nalazi reljef jedrenjaka, koji je vjerojatno bio ugrađen nad gradskim vratima grada Pharosa, prema moru, kao dokaz o pomorstvu grada. Kiklopski zidovi, iskopane kamene ploče, mnogobrojni novac grada Pharosa, (Phariona) i mnogi ostali nalazi još bolje utvrđuju položaj Pharosa.

Rimski konzul Emilio 219. pr. n. e. osvojio je grad Pharos od grčkog vojskovođe Demetriusa Pharosanina (ne Hvaranina, jer to ime onda nije ni postojalo). Rimljani su gradu dali ime PHARIA. Profesor Ljubić piše, da je grad Pharia ponovno oživio pod Rimljanima, a na položaju razrušenog grada Pharosa. A rimske terme u srednjoj ulici, Kod crkve sv. Roka i drugdje, još bolje dokazuju nastavak života grada Pharia pod Rimljanima. Oni su s domovinom održavali trajnu vezu brodovima, pa su i stanovnici Pharie i nadalje od njih naslijeđivali pomorske naklonosti i izgrađivali se kao pomorci, što se odrazilo do danas.

Od II do VII stoljeća ne znamo što je bilo sa otokom. Od VIII st. do početka XV st. sa otokom Hvarom naizmjenično su vladali razni zavojevači, ali i domaći vladari: Neretljani, Omišani, bosanski kralj Tvrtko I i drugi; Venecija prvi put 1135., drugi put 1278., a kada je treći put



*Stari Grad na otoku Hvaru*

zavladala otokom 1420., ostala je, kao i duž ostalih dijelova naše obale do njene propasti 1797.

Prema pisanju Aleksandra Gazzari-a u »Avvenimenti storici« Nikola biskup pri koncu 1249. preselio se iz Staroga Grada u grad Hvar. Venecija je za svoje druge okupacije iz Staroga Grada prenijela vlasti u grad Hvar. U Starome Gradu je nađena krstionica iz VI ili VII st., što dokazuje da je tu bilo najstarije središte života na otoku.

Za vrijeme mletačke vladavine (1420—1797), mjesta na otoku su životarila, osim grada Hvara. Premještanjem vlasti u grad Hvar, koji je udaljen mnogo od najbrojnijeg i najbogatijeg dijela otoka, Venecija je stvorila velike poteškoće i nepravdu stanovništvu starigradskog područja. Ona se uglavnom brinula za galije i galiote po našem moru. A na otoku Hvaru joj je bila glavna briga ono par galija koje su bez koristi ležale u hvarskoj luci, dok je bilo lijepo vrijeme. Težaci, radnici i ribari, u srednjem, najnapučenijem dijelu otoka, radili su i doprinašali na tisuće zlatnih dukata hvarskoj komuni, da bi providuri, konti, kapetani galija, domaći obijesni plemići i ostali, koji su se smjestili daleko od njih, u gradu Hvaru, i koji su zazirali od pučana radnika, mogli provoditi lagan i razuzdan život. Zbog toga je i dolazilo do poznatih pobuna pučana na srednjem dijelu otoka, protiv spomenute gospode. Stanovnici zauzetih provincija nisu smjeli graditi veće brodove. Svoje glavne proizvode: vino, ulje, slanu ribu, smokve i ostalo morali su prodavati u Veneciju.

Profesor Ljubić u spomenutoj knjizi piše, da se usvaja da je grad Hvar u XV i XVI st. imao naročitu proširenu plovidbu i trgovinu. Iz svjedočanstava, koja o tome govore, ovo se ne odnosi na Hvar kao grad, već na cijelu njegovu jurisdikciju, a u najvećem dijelu na Stari Grad, gdje je u XIV st. već postojala Bratovština pomoraca i ribara sv. Nikole, sa svojom crkvicom. Augustin Valier, biskup, u svojoj visitaciji 1579. spominje ovu bratovštinu.

Postojanje pomorstva u Starome Gradu nam potvrđuje i dominikanac Vinko Pribojević, Hvaranin, u svom govoru održanom u crkvi sv. Marka u Hvaru 1525. On opisuje pomorstvo i trgovinu Staroga Grada i ostalih luka na srednjem dijelu otoka, naročito izvoznu trgovinu. U prevodu, V. Gortana, govor sadrži i ove rečenice: »Smatram da moram spomenuti i njihove brze brodove ili bracere određene za ribolov (samo u ljetno doba) kao i preko 180 manjih brdova s mrežama pomoću kojih zarađuju ribolovom svake godine velike svote novaca. Što da kažem o njihovim teretnim lađama, kojima voze u daleke krajeve vino, smokve, slanu ribu i drugu takvu robu, kad znam da je jedan od njih sam vlasnik pet prilično velikih lađa?«

U knjigama spomenute bratovštine u XVIII st. nalazimo preko 200 imena patruna, što nam ukazuje na to da je Stari Grad imao tada i odgovarajući broj jedrenjaka. Ako ovo usporedimo sa podacima po Pribojeviću iz 1525. vidimo stalni kontinuitet i razvoj starigradskog pomorstva i ribarstva. Među jedrenjacima spominju se polovinom XVI. st. i prevoznice do 40 i više osoba, koje su vjerojatno vršile promet sa Splitom i okolnim otocima.

Propašću Mletačke republike 1797. stanovnici otoka mogli su da grade na svojim i stranim brodogradilištima i kupuju brodove neograničene veličine. Tako isto da svoje proizvode prodavaju prema svojoj volji. Današnji Stari Grad razvio se i dalje podigao ekonomski, kulturno i prosvjetno poslije 1800. postepeno, onako kako se je i razvijalo njegovo tadašnje pomorstvo na jedra. Već 1800. Stari Grad posjeduje 42 veća jedrenjaka od 100 do 4000 staja, od kojih 4 patentirana. Tada braća Jelčići posjeduju bark Amatissimo od 3000 staja; Petar Skutari posjeduje brigantin Sn Antonio e Enime del Purgatorio od 3000 staja; Dinko Stalio posjeduje polaku Lucietta od 2500 staja; braća i nećaci Bojanić iz Vrsnika posjeduju brik Piacere od 4000 staja, lukom pripadnosti Stari Grad. Grad Hvar tada broji 10 jedrenjaka od kojih je patentirana polaka La Bellezza od 6000 staja, vlasništvo Marc'Antonia Raffaelia. Jelsa posjeduje 5 jedrenjaka, a najveći je pjeleg Madonna della Salute od 750 staja, vlasništvo Ante Dančevića. Vrboska tada posjeduje 1 jedrenjak od 250 staja, vlasništvo Stjepana Carića.

Do Napoleonskih ratova Stari Grad je brojio 60 jedrenjaka, a za vrijeme ratova Starograđani su prevozili trgovačku robu za Senj, Rijeku i Trst, te prema Kotoru, a trgovali su i sa zaraćenim stranama. Za to vrijeme su neki njihovi brodovi bili oštećeni, zaplijenjeni i potopljeni tako, da je Stari Grad do kraja francuske okupacije izgubio trećinu svojih jedrenjaka. Jelsa i Hvar su također izgubili neke brodove, ali o tome nemamo tačne podatke. Poslije Napoleonskih ratova pomorstvo je kratko vrijeme stagniralo, ali opet dalje broj brodova se u Starome Gradu postepeno povećava.

U Starome Gradu se škverovi spominju već u XVI st. Tada su postojala tri škvera: kod Bogdanića, kod Ploče i u Podložu.

Godine 1800. u Starome Gradu postoje 4 brodogradilišta: u uvalici sv. Jerolima, na Velo Priko, na Malo Priko i na Tvrdalj. Najveće brodogradilište bilo je na Velom Priku braće Ante i Mihovila Babare, koji su na njemu 1854. sagradili bark Demetrio Fario, najveći jedrenjak koji je bio ikada sagrađen u Starome Gradu i na otoku Hvaru. Kada je u Starome Gradu 1855. harala kolera, onda je pokosila i spomenutu braću brodograditelje u dobi od 36, odnosno 34 godine života. Njihova smrt je bila veliki udarac za starigradsko brodograditeljstvo i pomorstvo, jer su nestala dva mlada brodograditelja, koji bi bili nastavili gradnjom jedrenjaka veće tonaže, a tek je Nikola Babare, sin Antuna, u 25-toj godini života, obnovio očevo brodogradilište, i 1871. sagradio skuner Otac Vicko od 94 tone.

I spomenuta brodogradilišta nam potvrđuju da se u Starome Gradu uz pomorstvo razvijalo i brodograditeljstvo, koje je imalo korijena od davnine.

Tako su u Starome Gradu bili sagrađeni slijedeći brodovi starigradskih brodovlasnika: 1815. pjeleg Giulietto i pjeleg Gentilissimo od 28 tona; 1825. Madonna di Dol od 24 tone; 1853. Longobardo od 31 tone i pjeleg S. Nicolò od 33 tone; 1854. bark Demetrio Fario od preko 400 tona; 1855. pjeleg Carmelitano od 48 tona i pjeleg Nicolo od 44 tona; 1864. pjeleg Tonino od 44 tone; škuner Otac Vicko od 94 tone i mnogi drugi.

U Korčuli je sagrađen 1853. pjeleg Angelo Fedele od 42 tone i 1862. skuner Mare od 140 tona. U Senju 1861. pjeleg Jugoslaven od 50 tona. U sv. Roku kod Trsta skuner Giovannino od 150 tona. U Splitu 1869. trabakul Angelo Custode od 75 tona. U Malom Lošinju 1895. goleta Božja Providnost od 62 tone.

Nabavljeni su: 1854. brigantin Iride od 250 tona i brigantin Nicolò Pietro; 1873. škuner Giorgio M. od 84 tone, a 1876. loger Božja Providnost od 59 tona.

Tako je Stari Grad u cvatu pomorske trgovine 1850—1870., brojio 95 jedrenjaka, veličine od 10 do preko 400 tona. Posjedovao je i nekoliko jahta. Imao je uvijek priličan broj ribarica i težačkih lađa. Dovoljno je napomenuti da je 1885. posjedovao 18 ljetnih trata, za koje je potrebno 54 gajete.

Venecija se nije brinula za narodnu prosvjetu u okupiranim krajevima. Tako za svoje vladavine nije nikada otvorila osnovnu školu ni u Starom Gradu. Od davnine su svećenici, pomorski kapetani, a kasnije i učitelji, i drugi privatno predavali osnovne, gimnazijske i nautičke predmete. Nalazimo zvanja pomorskih kapetana: Vida Vlahovića, 1721; Matiju Skutari 1765; i Matiju Mulanovića 1777. To je znak da su oni kod nekog slušali predavanja o nautičkim predmetima. Godine 1800. o. Jacint Stalio, dominikanac, podučava privatno djecu. Francuska vlada mu 1809. pridodaje Ivana Fabiani, kao pomoćnog učitelja. Tek 1826. Austrija je otvorila mušku osnovnu školu, a žensku čak 1869.

Godine 1808. francuska vlada je poslala u grad Hvar Franja Solitra, profesora matematike i nautike, da ove predmete predaje na gimnaziji. Pošto u Hvaru nije bilo dovoljno đaka za nautičke predmete, odmah ga je premjestila u Stari Grag, gdje je otvorio nautičku školu od 1808—1810. Venier, vladin delegat u Hvaru, piše 1810. vladinom delegatu u Splitu: »... predmet interesantan za otok (Hvar, i predmet radi kojega je uglavnom (prof. F. Solitro) premješten iz Hvara u Stari Grad, mnogo više napućen, i posvećen pomorstvu«. Matij Vranjican, župnik, piše 1810. iz Staroga Grada vladinom delegatu u Hvaru, između ostalog, da je u nautičkoj školi u Starome Gradu vidio 18 đaka.

Geramia, lučki poglavar u Splitu, 1813. piše starijoj vlasti u Zadru: »... Stari Grad je najviše napučen i sa najvećom trgovinom na otoku Hvaru«.

Spomenuti Fabiani predavao je, uz ostale, i nautičke predmete. Oko 1815. nalazimo i Petra Jelčića, pomorskog kapetana, koji je dugi niz godina privatno predavao mladićima gimnazijske i nautičke predmete. Privatno su predavali gimnazijske i nautičke predmete: Nikola Donko Budrović,

profesor, urednik lista Kraljski Dalmatin, Petar Nisiteo, Š. Ljubić, profesor, Ivan Botteri i drugi. Vicko Jelčić je pohađao spomenuta predavanja, a 1833. položio je u Zadru ispit za učitelja viših osnovnih škola. God. 1838. imenovan je za upravitelja osnovne škole u Herceg-Novom. Uz učiteljsku dužnost otvorio je, dozvolom Pomorske vlade, i nautički tečaj, u Herceg-Novom za mladiće. Jelčić je svojim đacima izdavao svjedodžbu o uspjehu u predmetima. I Vjekoslav Stalio je pohađao spomenuta predavanja, te 1830. u Zadru položio ispit za učitelja viših osnovnih škola. Učiteljem je u gradu Hvaru od 1830—1849. Pomorska vlada u Trstu vidjevši Jelčićev uspjeh u njegovim privatnim predavanjima nautičkih predmeta, odlučila je, da u Dalmaciji otvori niže nautičke škole: u Zadru, Splitu, Dubrovniku i Kotoru. U Splitu je školu otvorio i bio njen prvi upravitelj Vjekoslav Stalio, a u Kotoru Vicko Jelčić, oba Starograđani. Kada je 1855. Austrija u Veneciji otvorila glavnu nautičku školu, postavila je tada Vjekoslava Stalia za profesora nautike, na toj školi, gdje o njemu imamo vijesti do 1866., kada je Austrija ispraznila mletački teritorij.

Il Nazionale 1867. piše, da Stari Grad ima 4.000 stanovnika, radi čega je potrebno da se u njemu otvori nautička škola, na koju ima pravo kao i druga mjesta. Sa učenicima iz Vrbanja, Svirača, Vrsnika, Pitava i Vrboske bilo bi 200 učenika.

Godine 1912. Venceslav Adametz, kapetan duge plovidbe, u Starome Gradu održavao je državni dvomjesečni tečaj za upravitelje male obalne plovidbe, kojih je bilo 17.

I iz prednje iznesenih privatnih predavanja gimnazijskih i nautičkih predmeta, otvaranja nautičke škole i tečajeva, te iz pisanja štampe, proizlazi da je Stari Grad bio pomorski grad, u kojem je bila potrebna nautička obuka, pa čak i nautička škola.

Od 1850. do 1905. niže navedeni brodovi plove:

Oceanima: barkovi Demetrio Fario i Giovanni, škuneri Giovannino, Elena N. i Nicolò Pietro.

Crnim morem: pjeleg Carmelitano, barkovi Demetrio Fario i Giovanni, škuneri Giorgio M., Mare, Nicolò Pietro, Giovannino i Otac Vicko.

U lukama Sredozemnog mora, među kojima u: Augusta, Kalamata, Kanea, Lampedusa, Mehdia, Mesina, Patras, Santorino, Scalanuova (tur. Kusch Adasi), Sira, Zante i druge, u kojima nalazimo najmanje 7 starigradskih, 5 jelšanskih i neke hvarske brodove.

Od 1862. do 1865. nalazimo Jurja Maroevića pjelegom Giuseppe II od 42 tone u Scalanuovi, Pireju, Patrasu i drugim lukama, gdje prevozi i prodaje slane srdele.

Kad se razvio lov srdela kod otoka Lampeduse južno od Sicilije i na području luke Mehdia u Tunisu, starigradski, hvarski i jelšanski pomorci su sudjelovali u tom lovu od 1865. dalje. Oni su unajmljivali sicilijanske ribare sa njihovim lađama i mrežama, koji su za njihov račun lovili i solili srdele. Pojedini naši brodovi mogli su u sezoni, koja traje od ožujka do lipnja, posoliti 7 do 8.000 barila srdela. U tom lovu sudjelovali su starigradski pomorci, i to: Garbati Ivan i Vicko sa pjelegom Divina Provvidenza i logerom Božja Providnost; Lušić Dinko sa pjelegom Padre Nicolò; Maroević Franjo sa škunerom Giorgio M.; Maroević Juraj sa pjelegom Giorgietto; Stalio Kuzma sa pjelegom Illustre; Stalio Vicko sa trabakulom Angelo Custode; Žunković Pavao iz Jelse, stručnjak za soljenje ribe, na Lampedusi je kupovao i solio srdele za braću Gamulin reč. Moro. Škunerom Antun i pjelegom Sklad, prevozili su slanu ribu i prodavali po grčkim i talijanskim lukama.

Najdulje vremena je plovio za Mehdiju kapetan Franjo Maroević svojim škunerom Giorgio, od 1875. do 1905. A najviše je na otoku Lampedusi proboravio Dinko Lušić. On je svojim pjelegom Padre Nicolò otišao iz Staroga Grada 1889. za Lampedusu, gdje je ostao do smrti, ukupno 62 godine. Na Lampedusi je sagradio veliku kuću, barake za soljenje srdela, nabavio više ribarskih lađa i mreža za lov srdela, te 4 broda za lov spužava. Zapošljavao je isključivo sicilijanske ribare. Spužve je kao polusirovinu priređivao na otoku i potom prodavao velikim tvrtkama u Italiji.

Godine 1889. između Luke J. Jerkovića, vlasnika škunera Otac Vicko i tvrtke Karlo Veneziani & Co iz Trsta bilo je stvoreno društvo za kupnju i soljenje srdela na obali Afrike.

Svi spomenuti pomorci su posoljene srdele prevozili u Bari, Ankonu, Veneciju, Trst i druge grčke i talijanske luke i tamo ih prodavali.

Starigradski brodovi su većinom prevozili raznu trgovačku robu na svoj račun. Manji brodovi putovali su do Trsta, Rijeke, Senja i na jugu do Budve; oni su uglavnom prevozili vino, rakiju, ocat, bačve, maslinovo i ružmarinovo ulje, te razne prerađevine drva.

Kada se je uslijed povoljnog razvoja pomorske trgovine, Stari Grad sve više širio u središte pomorstva, pomorske trgovine i brodograditeljstva na otoku Hvaru, u njemu su se počeli naseljavati i ženiti starograđankama brodovlasnici, pomorci, brodograditelji i drugi, iz ostalih mjesta na otoku, i to:

Iz Hvara: Novak Vicko Jakovljev, vlasnik pjelega Ermina od 42 tone, neko vrijeme lukom pripadnosti Stari Grad. Godine 1858. oženio se Marijom Polić; Novak Toma Jakovljev, posjedovao je pjeleg S. Giacomo od 20 tona. Godine 1859. oženio se Prudencom Ljubić; Novak Franjo Antin, pomorac, 1862. oženio se Lukrecijom Lušić; Novak Jakov Tomin, kapetan duge plovidbe, svoj brik-škuner Istok od 58 tona, neko vrijeme je držao u luci Stari Grad, sa kojim je plovio za luku Mehdija (1882—85). Godine 1885. istog je rastavio, a u Kopru iste godine izgradio škuner Elena N. od 100 tona, luke pripadnosti Stari Grad. Sa istim je nastavio ploviti za Mehdiju. Godine 1894. preupisao je škuner Elena N. na dugu plovidbu i plovio s njime do portugalske luke Lagos, gdje su Novakovi imali industriju ribe. Vraćajući se 1900. iz Lagosa za Stari Grad, kod rta Gata, na španjolskoj obali, škuner je presjekao u sudaru jedan španjolski parobrod. Prvi put oženio se 1863. Filipinom Vranjican, a drugi put 1882. Elenom Gelineo Bervaldi; Novak Jakov Jurjev, poručnik trgovačke mornarice (1871); Novak Jakov Vickov, kapetan duge plovidbe (1886); Novak Ivan Jakovljev, kapetan duge plovidbe (1895); Novak Stjepan C. Vickov, kapetan duge plovidbe (1903) i Tocigl Ivan Ante Matijev, kapetan duge plovidbe, 1893. zapovjedao je trabakulom Angelo Custode od 75 tona.

Iz Jelse: Obitelj Pavla Radovani, rođ. u Kotoru (porijeklom iz Albanije), najprije se naseljuje u Zastražišće, potom u Jelsu, a za vrijeme razvoja pomorstva, u Starome Gradu, gdje ostaje oko 30 godina. Sin mu Tripo posjeduje bark Giovanni od 378 tona, lukom pripadnosti Stari Grad (1875). Godine 1875. u Starome Gradu, oženio se Klementinom Antunović iz Makarske. Njegov brat Franjo, koji je naizmjenično zapovjedao spomenutim barkom, 1875. oženio se Marijom Buić. Skrivanelli Andrija Serafinov, kapetan duge plovidbe, 1862. zapovjeda barkom Demetrio Fario. Godine 1867. oženio se Vincencom Gelinić.

Iz Vrboske: Giurgeta Ante, kapetan duge plovidbe, 1854. zapovjeda brigantinom Iride od 250 tona; Lučić Juraj, kapetan duge plovidbe, 1886. zapovjeda trabakulom Angelo Custode od 75 tona.

Osim toga, nalazimo da su oko 20 kapetana duge plovidbe zapovjedali starigradskim jedrenjacima, a bili su iz drugih mjesta.

Starigradski pomorci putujući svojim ili tuđim brodovima, upoznavali su prednosti i koristi neke luke, gdje su se zatim naseljavali. Vranjican Ambroz 1803. naselio se u Senju, gdje je uspješno trgovao drvom. Poslije Napoleonskih ratova kupio je veliki posjed šume u Severinu na Kupi, gdje se i preselio, a šumu je iskorišćavao za prodaju drva.

Godine 1809. Starograđanin Stjepan Botteri s drugovima Petrom Politeom, Antunom Vlahovićem i Jurjem Vranjicanom podigao je bunu u Starome Gradu protiv Francuza. Kod Staroga Grada sakupio je 1500 ljudi sa kojima je udario na grad Hvar, te potisnuo Francuze u more. Kada su prema odredbama Schönbrunskog mira 1809. Francuzi započeli sa okupiranjem Dalmacije i Hrvatskog Primorja, oni su počeli hapsiti one koji su se protiv njih bunili. Šimun Vranjican, da bi izbjegao hapšenje sina Jurja, nakrcao je vinom svoj pjeleg San Antonio od 700 staja, te s obitelju otplovio za Rijeku, pa u Senj svom rođaku Ambrozu, koji ih je u zadnji čas pred Francuzima, sa zadnjom austrijskom vojskom, otpremio u Zagreb. Kasnije je Šimun Vranjican došao na Rijeku, gdje je naizmjenično imao 11 jedrenjaka i do 700 tona, a neke u suvlasništvu sa drugima. Na Rijeci je posjedovao mlin i plinaru. Njegov sin Ambroz 1844. osnovao je savsko-kupsko parobrodarsko društvo u Sisku, kojem je bio predsjednik, i za koje je u Beču kupio

i doveo prvi parobrod, što je dobio ime Sloga. Parobrodom je zapovjedao Dalmatinac Juraj Bane.

Godine 1800. Ivan Vranković, kapetan duge plovidbe, nastanio se u Perastu, gdje se 1808. oženio Margaritom Kokolja, iz poznate obitelji Kokolja. Posjedovao je naizmjenično nekoliko jedrenjaka.

Jelčići, Starograđani, poslije 1850. postepeno se iseljuju na Rijeku i u Trst, gdje su imali 5 jedrenjaka do 600 tona.

Stalio Ivan, kapetan duge plovidbe, nastanio se je u gradu Sira, u grčkom arhipelagu, gdje je vodio trgovinu na veliko i bio pomorski agent.

Oko 1870. su, kao što je poznato, jedrenjaci dostigli najveći prosperitet. Ali, sve to većim razvojem parobroda, postepeno se umanjivao i broj jedrenjaka. Kvalificirani, a i drugi pomorci, postepeno su odlazili u Rijeku i Trst, gdje su se ukrcavali na parobrode, a neki na jedrenjake. Tako se veći broj kapetana iz luka otoka Hvara, ukrcao na parobrode Austrijskog Lloyda, neki su postali lučki kapetani, a neki čak u raznim lukama i konzuli. U vezi s tim počelo je opadati i brodograditeljstvo, pa nekoliko starigradskih brodograditelja sele u Sjevernu Ameriku. To su: Vicko Babare 1880. u Portland; Stjepan (Stefe) Babare u Takomu; njegov zanat nasljeđuju njegovi sinovi Miho i Jure. Martin Petrić u Takomu; njegova dva sina, inženjera, nastavljaju njegov brodograditeljski zanat. U Takomi ili Portlandu naselili su se Petar i Antun Aviani, gdje obavljaju brodograditeljski zanat.

U Sjevernoj Americi ima priličan broj starigradskih ribara, koji posjeduju brodove i mreže. Također u raznim mjestima svijeta nalazilo se je starigradskih pomoraca i ribara, o kojima nemamo podataka.

Starigradski brodovlasnici koji su ostali kod kuće počeli su se orijentirati na trgovinu, te su otvarali razne trgovačke radnje. Tako je u Starom Gradu 1890—1900. bilo oko 60 raznih trgovačkih radnja.

Ploveći morima starigradski pomorci usvajali su znanja, dostignuća i kulturne tekovine drugih naroda, te su u svoj grad unašali novi duh i život. Dobar dio brodovlasnika imao je i u doba prosperiteta pomorstva u gradu svoje dućane, u kojima se prodavala roba dovezena vlastitim brodovima.

Pomorska vlada u Trstu vidjevši izvještaje Lučke kapetanije o razvitku pomorstva u Starome Gradu, 1860. počinje podizanjem novih obala za pristajanje i privezivanje jedrenjaka, tako da dužina obale doseže 520 m. Kasnije podiže tzv. »Novu obalu« u dužini od 140 m. Tako danas starigradska luka ima ukupno 660 m zidane obale sa odgovarajućim stupovima i 10 posebnih utvrdilica (garafulina) za privez, kao nijedna srednja luka na našem primorju.

Unapređena je poljoprivreda, osobito vinogradarstvo (1869—71) Agrarni odbor i Enološki konsorcij, sanirane močvare, uređeni trgovi, ulice, ceste i perivoj, izgrađeno novo grobište, otvorena razna nadleštva, i mnoge kulturne, prosvjetne, ekonomske, socijalne i turističke ustanove i zadruge. Izgrađene su divne kuće i palače mnogih pomoraca, općinski dom i velika školska zgrada, crkve, među kojima jedna iz VI ili VII stoljeća, više raznih mlinova za žitarice među kojima dva iz starijeg doba, uvedena zdravstvena služba (2 ljekarne, 4 liječnika i 2 babice još od 1822.) itd.

Naši vrijedni starogradski pomorci svojom širokogrudnošću i kulturom, osobito su gajili patriotske i nacionalne osjećaje, pa su živo sudjelovali i u Narodnom preporodu. Mladi Juraj Biankini predvodio je Narodni preporod u Starome Gradu. U Narodnom preporodu u početku su sudjelovali pored J. Biankina i ovi pomorci: Dinko Biankini, braća Ivan i Vicko Garbati, Petar Ivanišević, Juraj Jerković, Juraj Rossini i braća Juraj i Vicko Vlahovići, koji su na svojim brodovima vijali hrvatsku trobojnicu.

Pomorci kao načelnici bili su: kapetani Dinko Biankini, Petar Ivanišević, Franjo Maroević i Juraj Rossini.

Nakon dulje političke borbe protiv domaćih autonomaša pobijedili su narodnjaci, Hrvati, dobivši većinu u općinskom odboru. Tako je konačno bila izvješena hrvatska zastava na zgradi Općinskog doma.

U Jelsi je vođa Narodnog preporoda bio kapetan Niko Duboković. Njegovim nastojanjem otvorena je Narodna čitaonica u Jelsi, i postignuta pobjeda narodnjaka. On je bio izabran za načelnika mjesta, na kojem položaju je ostao dugi niz godina. Također njegovim nastojanjem sanirane su močvare u Jelsi i izgrađena luka i tako je ona napredovala ekonomski, kulturno i zdravstveno.

Iz iznesenih povijesnih činjenica, od kojih su mnoge još neobjavljene, proizlazi da je Stari Grad ne samo najstarije, najveće i najznačajnije mjesto otoka Hvara, već da je tokom stoljeća bio središtem pomorskog, kulturnog i ekonomskog života čitavog otoka, te da je preko niza odličnih sinova dao znatan doprinos kulturi, prosvjeti i nauci.

## IZVORI I LITERATURA:


Almanacco provinciale della Dalmazia per l'ano 1822—1840. Zara.

Annuario marittimo, Trst, razne godine.

Arhiv Lučke kapetanije Stari Grad.

Carić Juraj, Obitelj kapetana Opovića, Zagreb 1895.

Franetović Dinko, Stradanje starigradskih brodova za vrijeme Napoleonskih ratova 1807—1809. i braća Cicovići ruski korsari. Godišnjak XI—1963, str. 205-212 Pomorskog muzeja u Kotoru.

Kuničić Petar, nadučitelj, Prigodom otvora nove školske zgrade u Starom Gradu 20 travnja 1908. Zadar 1908.

Kuničić Petar, Iz mojih uspomena, Jubilarni broj Narodnog lista (Il Nazionale) 1862—1912, Zadar 1912.

Ljubić Šime, Faria Città Vechhia e non Lesina Pietro Hektorović Cittavecchiano e non Lesignano, Zagreb 1873.

Ljubić Šime, Statuta et leges civitatis Bunduae, civitatis Scardonae, et civitatis et insulae Lesinae. Monumenta historico-juridica Slavorum meridionalum 3, Zagreb 1882—83.

Naučni arhiv Dubrovnik.

Naučni arhiv Zadar.

Pribojević V., O porijeklu i zgodama Slavena. Predgovor napisao dr Grga Novak, Izdanje JAZU, Zagreb 1951.

Programma della I. R. Scuola Nautica in Cattaro, Zadar 1893.

Zloković Ignjatije, Srpska pomorska zakladna škola u Srbini (povodom stogodišnjice njenog osnovanja). Godišnjak VII—1958 Pomorskog muzeja u Kotoru.